



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 63.233/4
du 25 avril 2018

advies 63.233/4
van 25 april 2018

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
l'arrêté royal du 15 mars 1968
portant règlement général sur
les conditions techniques
auxquelles doivent répondre
les véhicules automobiles et
leurs remorques, leurs éléments
ainsi que les accessoires de
sécurité, en ce qui concerne les
conditions relatives au service
technique dernière étape'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'tot wijziging van het
koninklijk besluit van
15 maart 1968 houdende
algemeen reglement op de
technische eisen waaraan de
auto's, hun aanhangwagens,
hun onderdelen en hun
veiligheidstoebehoren moeten
voldoen, wat betreft de
voorwaarden voor de
technische dienst laatste fase'

Le 28 mars 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté 'modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en ce qui concerne les conditions relatives au service technique dernière étape'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 25 avril 2018. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Jean-Baptiste LEVAUX, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 avril 2018.

*

Op 28 maart 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wat betreft de voorwaarden voor de technische dienst laatste fase'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 25 april 2018. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jean-Baptiste LEVAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 april 2018.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DU PROJET

Comme l'indique la note au Gouvernement, le projet à l'examen « concerne l'instauration de conditions spécifiques auxquelles doivent répondre les services techniques, reconnus pour les activités de dernière phase dans la réception par type multiétape, afin d'être reconnus et de le rester par le biais de l'ajout de l'appendice 3 reprenant les conditions spécifiques pour ces services techniques à l'annexe 27 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires ».

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Le préambule doit mentionner l'accomplissement des formalités préalables obligatoires¹.

Or, conformément à l'article 4, § 3, de l'ordonnance du 8 décembre 2016 'portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale',

« Chaque ministre et secrétaire d'État évalue tout projet d'acte législatif ou réglementaire au regard du principe de *handstreaming*. Si un tel projet a une incidence sur la situation des personnes handicapées, le ministre ou le secrétaire d'État l'expose dans une note au Gouvernement et propose des mesures de correction si nécessaire, permettant leur pleine et effective participation à la société ».

Cependant, le dossier à l'examen ne comporte pas une telle évaluation et le préambule ne la vise pas.

L'auteur du projet veillera à l'accomplissement de cette formalité préalable obligatoire. Il en sera par ailleurs fait mention au préambule².

¹ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 34.

² Voir, par exemple, l'avis n° 63.177/4 donné le 17 avril 2018 sur un projet d'ordonnance (lire : arrêté) du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger' ; l'avis n° 62.989/4 donné le 14 mars 2018 sur un projet devenu l'arrêté ministériel de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2018 'modifiant l'annexe de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2002 fixant la liste des travaux insalubres, incommodes, pénibles ou pouvant provoquer des sentiments d'insécurité, d'appréhension et d'inquiétude chez les agents qui en sont chargés, qui justifient l'octroi d'une

2. Le projet, dans la mesure où il est susceptible d'affecter la liberté de circulation des services, doit faire l'objet d'une communication à la Commission européenne, conformément à l'article 39, paragraphe 5, de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 'relative aux services dans le marché intérieur'³.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. L'alinéa 1^{er} vise par erreur une modification apportée à l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 'relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité', par un décret du 8 juillet 2016. Cette mention sera omise.

En revanche, l'auteur du projet veillera à indiquer les modifications qu'a effectivement subies cette disposition qui constitue le fondement juridique du projet⁴.

2. Le préambule sera complété afin de mentionner le rapport d'évaluation de l'impact du projet sur la situation respective des femmes et des hommes, qui est exigé par l'article 3, 2°, de l'ordonnance du 29 mars 2012 'portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale', et dont une copie se trouve au dossier soumis au Conseil d'État.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

L'article 1^{er} sera mieux rédigé comme suit :

« L'annexe 27 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité est complétée par un appendice 3, joint en annexe ».

allocation horaire forfaitaire aux agents du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62989.pdf>.

³ Le Conseil d'État s'est prononcé en ce sens dans l'avis n° 60.551/3 donné le 27 décembre 2016 sur un projet devenu les arrêtés du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebereiden moeten voldoen en het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen' et du 31 mars 2017 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebereiden moeten voldoen, wat betreft de voorwaarden voor de technische dienst laatste fase'.

⁴ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 27.

Article 2

1. Il y a lieu d'écrire : « Dans l'article 16ter, § 1^{er}, 5, 4^o, du même arrêté ... » ⁵.
2. Dans le dispositif en projet, les mots « du présent arrêté » et « jointe au présent arrêté » seront omis ⁶.

L'observation vaut également pour l'appendice 3 en projet.

Article 3

L'article 3 fixe l'entrée en vigueur du projet « dix jours après sa publication officielle au *Moniteur belge* ».

Cependant, il est inutile de répéter la règle prévue à l'article 39, alinéa 3, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux Institutions bruxelloises', laquelle est applicable par défaut.

Dès lors, l'article 3 sera omis.

Article 4

L'article 4 charge « la Secrétaire d'État qui a la Sécurité routière dans ses attributions » de l'exécution de l'arrêté en projet.

Or, l'exécution des arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale doit être assurée au-delà des changements de ministres. En conséquence, il convient de désigner de façon abstraite dans l'article exécutoire le ministre qui est compétent dans la matière réglée par l'arrêté ⁷. Par ailleurs, les arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne peuvent pas être signés par les secrétaires d'État régionaux car ils ne font pas partie du Gouvernement ⁸⁻⁹.

Dès lors, les mots « La Secrétaire d'État » seront remplacés par les mots « Le Ministre » et la Secrétaire d'État ne sera plus reprise parmi les signataires de l'arrêté.

⁵ *Ibidem*, recommandation n° 112 et formule F 4-2-2-2.

⁶ *Ibidem*, recommandation n° 72.

⁷ *Ibidem*, recommandation n° 167 et formule F 4-7-1.

⁸ *Ibidem*, recommandation n° 175.2.

⁹ Voir également l'avis n° 63.177/4, précité ; l'avis 60.492/4 donné le 19 décembre 2016 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité', observation 3.

Annexe

1. L'appendice 3, en projet, de l'annexe 27 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 fait l'objet d'une annexe au projet, conformément à son article 1^{er}.

Partant, il y a lieu de remplacer l'intitulé de cette annexe par l'intitulé suivant :

« Annexe à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du [date] modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en ce qui concerne les conditions relatives au service technique dernière étape»¹⁰.

Par ailleurs, la formule de visa de l'annexe mentionnera l'arrêté en projet et non l'arrêté modifié.

2. L'auteur du projet veillera à la concordance entre les versions française et néerlandaise.

Ainsi, s'agissant d'un acte de droit dérivé européen, il n'est pas admissible de traduire le mot « richtlijn » par les mots « ligne directrice » (voir par exemple le point 1).

3. Il y a par ailleurs lieu de remplacer les renvois à une directive par les références aux dispositions précises de droit interne mettant en œuvre ces directives¹¹.

4. Dans l'avis n° 60.551/3 donné le 27 décembre 2016, la section de législation a observé ce qui suit :

(traduction)

« 14. Le point 2 de l'annexe 1 du projet dispose qu'un 'service technique dernière phase' doit satisfaire à la norme ISO 9001.

Il y aurait lieu d'examiner et de résoudre d'une manière horizontale la problématique de l'absence de publication de normes techniques auxquelles des règles de droit belges et européennes font référence. Si pour régler ce problème, des raisons spécifiques imposaient que la loi spéciale déroge à la publication usuelle au *Moniteur belge*, il faudrait alors veiller à ce que cette publication réponde aux conditions essentielles d'accessibilité et d'identification d'une publication officielle. Il est fondamental à cet égard, de pouvoir disposer également d'une version néerlandaise des normes concernées. En outre, si une rémunération est demandée pour la consultation des normes précitées, son montant ne peut entraver de manière disproportionnée l'accessibilité de ces normes.

¹⁰ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 174.

¹¹ Voir déjà en ce sens, par exemple, l'avis n° 61.513/4 donné le 12 juin 2017 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 'relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61513.pdf>.

Aussi longtemps qu'un tel dispositif légal n'aura pas été élaboré, le régime en projet fera référence à des normes qui ne sont pas publiées conformément à l'article 190 de la Constitution et ne sont dès lors pas opposables à tous. Dans ces conditions, il semble incompatible avec l'article 190 de la Constitution que la norme visée ne soit pas mise à la disposition de tous les citoyens dans la langue néerlandaise et de manière adéquate, c'est-à-dire par une publication au *Moniteur belge* ».

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour le présent projet.

5. Selon les explications du délégué, « les travaux ont été menés en commun par les trois Régions, au cours d'un groupe de travail. Les trois Régions publient bien le même texte ».

Il s'en déduit que le texte de l'annexe du projet doit, en principe, être identique à celui de l'annexe à l'arrêté du Gouvernement flamand du 31 mars 2017 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wat betreft de voorwaarden voor de technische dienst laatste fase'.

Toutefois, dans l'annexe du projet, les points 4.4, 1° à 3°, de l'annexe de cet arrêté du Gouvernement flamand manquent.

Il appartient à l'auteur du projet de veiller à corriger cette omission.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET ONTWERP

Zoals is vermeld in de nota aan de regering betreft het voorliggende ontwerp “de invoering van specifieke voorwaarden waaraan de technische diensten, erkend voor activiteiten van de laatste fase in een meerasetypegoedkeuringsprocedure, moeten voldoen om erkend te worden en erkend te kunnen blijven, doordat aan bijlage 27 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, een nieuw aanhangsel 3 wordt gevoegd, waarin de specifieke voorwaarden voor deze technische diensten werden opgesomd”.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. In de aanhef moet worden vermeld dat de verplichte voorafgaande vormvereisten zijn vervuld.¹

Artikel 4, § 3, van de ordonnantie van 8 december 2016 ‘betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ bepaalt echter het volgende:

“Elke minister en staatssecretaris evalueert elk ontwerp van wetgevende of regelgevende [akte] vanuit het oogpunt van handistreaming. Als een dergelijk ontwerp een weerslag heeft op de situatie van personen met een handicap dan geeft de minister of staatssecretaris dat aan in een nota aan de regering en stelt correctiemaatregelen voor indien nodig, waarbij hun volwaardige en effectieve deelname aan de maatschappij mogelijk wordt.”

Het voorliggende dossier bevat echter geen dergelijke evaluatie en in de aanhef wordt er niet naar verwezen.

¹ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 34.

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat dit verplichte voorafgaande vormvereiste wordt vervuld. Voorts moet hij een verwijzing ernaar opnemen in de aanhef.²

2. In zoverre het ontwerp afbreuk kan doen aan het vrije verkeer van diensten, moet het aan de Europese Commissie worden meegedeeld overeenkomstig artikel 39, lid 5, van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’.³

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

1. In het eerste lid wordt ten onrechte verwezen naar een wijziging die bij een decreet van 8 juli 2016 is aangebracht in artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’. Die vermelding moet worden geschrapt.

De steller van het ontwerp moet er daarentegen op toezien dat melding wordt gemaakt van de wijzigingen die daadwerkelijk zijn aangebracht in de voormelde bepaling die de rechtsgrond van het ontwerp vormt.⁴

2. De aanhef moet ook melding maken van het evaluatieverslag van de impact van het ontwerp op de respectieve situatie van vrouwen en mannen, dat voorgeschreven is bij artikel 3, 2°, van de ordonnantie van 29 maart 2012 ‘houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ en waarvan een afschrift terug te vinden is in het dossier dat aan de Raad van State is overgezonden.

² Zie bijvoorbeeld advies 63.177/4, op 17 april 2018 gegeven over een ontwerp van ordonnantie (lees: besluit) van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of het buitenland’; advies 62.989/4, op 14 maart 2018 gegeven over een ontwerp dat heeft geleid tot het ministerieel besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 maart 2018 ‘tot wijziging van de bijlage bij het ministerieel besluit van 23 juli 2002, tot vaststelling van de lijst van ongezonde, hinderlijke of lastige werken of werken die gevoelens van onveiligheid, vrees en onzekerheid oproepen bij de personeelsleden die ermee belast zijn, die de toekenning van een vaste uurtoelage aan de ambtenaren van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rechtvaardigen’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/62989.pdf>.

³ De Raad van State heeft zich in die zin uitgesproken in advies 60.551/3, op 27 december 2016 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot de besluiten van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’ en van 31 maart 2017 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wat betreft de voorwaarden voor de technische dienst laatste fase’.

⁴ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 27.

DISPOSITIEF

Artikel 1

Het zou beter zijn artikel 1 te redigeren als volgt:

“Bijlage 27 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen wordt aangevuld met een aanhangsel 3 dat als bijlage is gevoegd.”

Artikel 2

1. Men schrijve: “In artikel 16ter, § 1, 5, 4°, van hetzelfde besluit”⁵
2. In het ontworpen dispositief moeten de woorden “van dit besluit” en “die bij dit besluit is gevoegd” worden weggelaten.⁶

De opmerking geldt ook voor het ontworpen aanhangsel 3.

Artikel 3

Artikel 3 bepaalt dat het ontwerp in werking treedt “tien dagen na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*”.

Het heeft echter geen nut de regel te herhalen die in artikel 39, derde lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 ‘met betrekking tot de Brusselse Instellingen’ is vervat, welke regel automatisch van toepassing is.

Artikel 3 moet derhalve worden geschrapt.

Artikel 4

In artikel 4 wordt “de Brusselse Staatssecretaris, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid”, belast met het uitvoeren van het ontwerpbesluit.

⁵ *Ibidem*, aanbeveling 112 en formule F 4-2-2-2.

⁶ *Ibidem*, aanbeveling 72.

De uitvoering van de besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering moet echter gewaarborgd blijven over de wisseling van ministers heen. De minister bevoegd voor de bij het besluit geregelde aangelegenheid moet derhalve op abstracte wijze worden aangewezen in de uitvoeringsbepaling.⁷ Voorts kunnen de besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet worden ondertekend door de gewestelijke staatssecretarissen omdat die geen deel uitmaken van de regering.⁸⁻⁹

De woorden “De Brusselse Staatssecretaris” moeten derhalve worden vervangen door de woorden “De minister” en de staatssecretaris mag niet meer worden vermeld onder de ondertekenaars van het besluit.

Bijlage

2. Het ontworpen aanhangsel 3 van bijlage 27 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 is, luidens artikel 1 van het ontwerp, opgenomen in een bijlage bij het ontwerp.

Het opschrift van die bijlage dient derhalve te worden vervangen door het volgende opschrift:

“Bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van (datum) tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wat betreft de voorwaarden voor de technische dienst laatste fase”.¹⁰

Voorts moet in het Formulier aan het Slot van de bijlage niet het gewijzigde besluit, maar het ontwerpbesluit worden vermeld.

2. De steller van het ontwerp moet erop toezien dat de Nederlandse en de Franse tekst met elkaar overeenstemmen.

Zo is het onaanvaardbaar het woord “richtlijn” te vertalen door “ligne directrice”, wanneer het gaat om een akte van Europees afgeleid recht (zie bijvoorbeeld punt 1).

⁷ *Ibidem*, aanbeveling 167 en formule F 4-7-1.

⁸ *Ibidem*, aanbeveling 175.2.

⁹ Zie ook het voornoemde advies 63.177/4; advies 60.492/4, op 19 december 2016 gegeven over een ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’, opmerking 3.

¹⁰ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 174.

3. Voorts dienen de verwijzingen naar een richtlijn te worden vervangen door verwijzingen naar de precieze internrechtelijke bepalingen waarbij aan die richtlijnen uitvoering is gegeven.¹¹

4. In advies 60.551/3, van 27 december 2016 heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt:

“14. In punt 2 van bijlage 1 bij het ontwerp wordt bepaald dat een ‘technische dienst laatste fase’ moet voldoen aan de ISO 9001-norm.

Het knelpunt van de ontbrekende bekendmaking van technische normen waarnaar in Europese en Belgische rechtsregels wordt verwezen, zou op een horizontale manier moeten worden onderzocht en opgelost. Mochten er voor het oplossen hiervan bijzondere redenen zijn om bij bijzondere wet af te wijken van de gebruikelijke bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, zal erop moeten worden toegezien dat deze bekendmaking beantwoordt aan de essentiële randvoorwaarden op het gebied van toegankelijkheid en kenbaarheid van een officiële bekendmaking. Essentieel hierbij is ook de beschikbaarheid van een Nederlandse versie van de betrokken normen. Daarnaast mag, indien voor het consulteren van de voornoemde normen een vergoeding wordt gevraagd, het bedrag ervan de toegankelijkheid van die normen niet op onevenredige wijze belemmeren.

Zolang er geen dergelijke wettelijke regeling is tot stand gekomen, wordt in de ontworpen regeling gerefereerd aan normen die niet overeenkomstig artikel 190 van de Grondwet zijn bekendgemaakt en die bijgevolg niet tegenwerpbaar zijn aan iedereen. Onder die omstandigheden lijkt het onverenigbaar met artikel 190 van de Grondwet de betrokken norm niet ter beschikking te stellen van alle burgers in de Nederlandse taal op de daartoe geëigende manier, namelijk via bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.”

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor het voorliggende ontwerp.

5. De gemachtigde heeft de volgende toelichting verstrekt: “Les travaux ont été menés en commun par les trois Régions, au cours d’un groupe de travail. Les trois Régions publient bien le même texte.”

Daaruit volgt dat de tekst van de bijlage bij het ontwerp in principe identiek moet zijn aan de tekst van de bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 31 maart 2017 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wat betreft de voorwaarden voor de technische dienst laatste fase’.

In de bijlage bij het ontwerp ontbreken echter de punten 4.4, 1° tot en met 3°, van de bijlage bij dat besluit van de Vlaamse Regering.

¹¹ Zie in die zin bijvoorbeeld reeds advies 61.513/4, op 12 juni 2017 gegeven over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 ‘betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61513.pdf>.

De steller van het ontwerp dient erop toe te zien dat die omissie wordt rechtgezet.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET